EL CANAL DE PANAMÁ

EL TRIUNFO DE LA INNOVACIÓN CONSTANTE

OMAR JAÉN SUÁREZ

Panamá - Santo Domingo, 2018



El gran geógrafo Alexander von Humboldt con el peso de su autoridad científica determinó a principios del siglo XIX que había varios istmos en el continente, entre el de Tehuantepec y el Atrato, capaces de facilitar el paso en tierra firme para comunicar por una vía marítima a los dos océanos. En 1811 apareció publicado su libro "Political Essay of the Kingdom of New Spain" en el que propuso nueve rutas en cuatro sitios en la extensa región comprendida entre México y Colombia: el istmo de Tehuantepec, Nicaragua, Panamá y el Atrato, aunque otorga la prioridad a la vía nicaragüense. Finalmente prefirió la ruta de Panamá por el Chagres y antes de 1827 la aconsejó a Simón Bolívar, presidente de la Gran Colombia. El Libertador permitió enseguida al inglés Augusto Lloyd y al sueco Mauricio Falmarc llevar a cabo una investigación que se efectuó entre 1827 y 1829 en territorio panameño y cuyos resultados se publicaron en Londres en 1831. Son los primeros de una serie de estudios sobre este tema que mencionaremos en adelante. Otros, políticos, gobernantes y empresarios, destacarán por sus acciones para construir el Canal de Panamá. Por ejemplo, el alcalde de Nueva York, Aaaron Clark junto con otros empresarios estadounidenses recomienda el 17 de enero de 1838 a la Cámara de Representantes de Estados Unidos la construcción de un Canal interoceánico por el istmo de Panamá.

La diminuta élite istmeña, esencialmente comerciante, estuvo naturalmente interesada desde temprano en el asunto del paso transístmico. Los miembros de la Sociedad Económica de Amigos del País lo expresaron en la primera memoria de 1834, el año de su fundación tardía en Hispanoamérica. El más ilustrado de su época, Justo Arosemena Quesada, abogado, político y hombre de Estado, padre de la nacionalidad panameña, publicó en 1846 en Bogotá su "Examen sobre la franca comunicación entre los dos océanos por el istmo de Panamá", en el que aboga por la obra, convencido que traería grandes beneficios a todos.

Mientras, monarquías europeas y los Estados Unidos de América se interesaron ya fuese oficialmente o por intermedio de empresas privadas, en lograr una concesión del soberano territorial que en ese momento era Colombia, para la gran obra entre el Atlántico y el Pacífico. Los diplomáticos se afanaron durante más de un siglo para intervenir en el tema. Mencionamos a los más destacados cuya acción dejó una impronta indudable. Primero, en 1846 Manuel María Mallarino, ministro de Relaciones Exteriores de la Nueva Granada y Benjamin Bidlack, encargado de negocios de Estados









Panamá recibe a Ferdinand de Lesseps bajo un arco de triunfo en la plaza de la Catedral en 1886.

Coche de pago, Culebra, 1908.

Obreros cocinan su comida.

Arriba: Ingenieros estadounidenses constructores del Canal.

Oficina de registro, edificio administrativo, 1929.


ACP
NORTH

Unidos en Bogotá, firman un tratado mediante el cual la potencia emergente del norte garantizaba la neutralidad del istmo panameño y el libre tránsito por su territorio que así comienza a controlar.
Poco tiempo después, en 1850 John M. Clayton, secretario de Estado de Estados Unidos y Henry Lytton Bulwer, ministro del Reino Unido en Washington, firmaron en esa capital un tratado por el cual Gran Bretaña abandona toda pretensión en la América Central y Estados Unidos se compromete a no construir un canal interoceánico sin el acuerdo de la potencia británica. Este convenio fue anulado en 1901 por el tratado que firman John M. Hay, secretario de Estado de Estados Unidos y lord Julian Pauncefote, embajador británico en Washington. Así quedó libre la potencia norteamericana para construir el Canal de Panamá el cual se regiría por las reglas de la Convención de Constantinopla de 1888 relativa a la libertad de navegación por el Canal de Suez. A pesar de esos acuerdos entre estadounidenses y británicos, una empresa privada francesa se adelantó a los primeros, ocupados en la década de 1860 en su cruenta guerra de secesión y en sus secuelas.
Lucien Napoleón Bonaparte Wyse logra en 1878 del gobierno colombiano una concesión llamada Salgar-Wyse, por noventa y nueve años renovables, para construir un canal por el istmo panameño, la cual fue adquirida enseguida por la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama (Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá). Su presidente, Ferdinand de Lesseps, en el cénit de su gloria después del triunfo en el Canal de Suez inaugurado en 1869, reunió en mayo de 1879 un Congreso Internacional de Geografía en París, en la sede de la prestigiosa Société de Géographie, fundada en 1821, la más antigua del mundo. Fueron ciento treinta y seis delegados de veinticinco países entre los que se contaban los más eminentes sabios de diversas potencias, que decidieron, con los datos ofrecidos por los exploradores Wyse y Reclus, que se emprendiera la construcción del

Fueron ciento treinta y seis delegados de veinticinco países entre los que se contaban los más eminentes sabios de diversas potencias, que decidieron, con los datos ofrecidos por los exploradores Wyse y Reclus, que se emprendiera la construcción del Canal de Panamá por la ruta actual.

Instalación de luces en los muros de las esclusas.

Gold hill, 1895.

Pala de vapor cargando roca, Corte Culebra, 1911.




HIGH EXPLOSIVES
DANGEROUS



Obreros en Corte
Culebra, 1912.



Philippe Bunau-Varilla.

Alcantarilla del muro central de una esclusa, 1913.

Esclusas de Gatún, 1907.



Canal de Panamá por la ruta actual. El célebre francés arribó al istmo y el 1 de enero de 1880 pone la primera palada simbólica de la gran obra en la boca del río Grande. Ese mismo año la Compagnie Universelle compra la Panama Railway Company (Compañía del Ferrocarril de Panamá) de capital estadounidense, indispensable para adelantar las obras que se iniciaron con la llegada de materiales, equipos, y centenares de técnicos e ingenieros de Francia, la flor y nata de los jóvenes recién graduados de sus más prestigiosas universidades.

Pronto se les unieron millares de trabajadores de Panamá, Colombia y, sobre todo, afroantillanos procedentes de las islas del Caribe, en especial de Jamaica. Todos serán protagonistas anónimos de la gran obra. Su evolución numérica muestra la curva de la actividad en la construcción de la vía acuática. Así se pasa de 967 empleados promedio en 1881 a 17.436 en 1884, para mantenerse alrededor de los catorce mil a dieciocho mil hombres hasta 1888 inclusive. Ellos abrirán una gran zanja entre las ciudades de Panamá y Colón de setenta kilómetros aproximadamente, que debería unir las aguas del Caribe y del Pacífico. Sin embargo, ya en 1887, en vísperas de su colapso financiero la Compagnie Universelle opta por el sistema de once esclusas, es decir, por un canal fluvial mediante el cual el río Chagres que desaguaba de forma natural en el Caribe se haría desembocar también en el Pacífico mediante represas y lagos artificiales, solución propuesta antes en el Congreso de Geografía de París en 1879 por el talentoso ingeniero francés Nicolas Godin de Lepinay, quien jamás visitó el istmo.

En 1884 llega el joven y brillante ingeniero Philippe Bunau-Varilla y es nombrado al año siguiente director general de las obras. Ferdinand de Lesseps, anciano ya de ochenta años de edad, realiza un segundo viaje a Panamá en 1886 para reforzar la confianza de los inversionistas, inspeccionar y apoyar la obra. Pero ya es muy tarde y a pesar de los esfuerzos de sus empleados en el istmo, el 15 de mayo de 1889 se declara en París la quiebra de la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama. En 1892 explota en Francia el "escándalo de Panamá" en el gobierno y la opinión pública francesa, declarándose la condena de los principales implicados en el tráfico de influencias gubernamental y en la ruina de decenas de miles de ahorristas franceses. Sin embargo, los interventores de los bienes de la compañía mantuvieron un ritmo de actividades muy moderado con cerca de ochocientos empleados en promedio.





Corte Culebra, 1912.

Grupo de obreros italianos a principios del siglo XX.

Siguiente:
Corte para la ampliación del Canal mediante un tercer juego de esclusas. Sector Atlántico.





En 1894 se creó la Compagnie Nouvelle du Canal Interocéanique de Panama (Compañía Nueva del Canal Interoceánico de Panamá) que hizo un último esfuerzo para la construcción de la vía acuática hasta el traspaso definitivo de sus bienes en el Istmo a los estadounidenses en 1904. Durante este último período las actividades de excavación se intensificaron un poco, llegando a alcanzar la nómina de empleados hasta 3.980 de promedio en 1897 para luego descender paulatinamente hasta 940 en 1903 y 700 en 1904. La mayoría dejó el istmo cuando terminaron sus trabajos, pero 6.280 registrados quedaron en sus tumbas en Panamá entre 1881 y 1903. Sin duda dejaron sus huesos en el istmo quizás algunos millares más que, enfermos o desilusionados, abandonaron antes su trabajo para las empresas francesas y murieron en Panamá. Sus nombres aparecen en los registros de difuntos publicados entonces por las autoridades panameñas. Encontramos algunos centenares en un





Excavación para la construcción del Canal, 1913.

Corte Culebra, 1912.

Corte Culebra, 1895.

conmovedor cementerio francés histórico cerca de la vía interoceánica en una suave colina de Paraíso rodeada de selva, tachonada de cruces blancas con un número que se refiere a un trabajador anónimo del siglo XIX y dos tumbas de jóvenes ingenieros galos. Al igual que existen aún otras tumbas de ese período en el área de Gatún. De todos modos, los enemigos del proyecto francés crearon una leyenda negra de mortalidad en el istmo.
En realidad, no fueron decenas de miles y menos aún centenares de miles las víctimas mortales de trabajadores del canal francés, tal como todavía algunos sostienen sin razón ni documentación cierta. Las tasas de mortalidad de las ciudades de Panamá y Colón en la década de 1880 son semejantes a las registradas en los barrios bajos, más insalubres, de las grandes ciudades de Europa, Londres y París. Esos datos son los correctos y refutan las exageraciones que se publicitaron hasta en Francia en la

Etapa de la construcción del tercer juego de esclusas del Canal. Agua Clara, Colón.







prensa sensacionalista, sobre todo la enemiga del vizconde de Lesseps. Finalmente, la mayoría de los sobrevivientes franceses volvieron a su país y los afroantillanos regresaron a sus islas de forma tal que cuando Estados Unidos emprendió los trabajos en 1904 no había en Panamá más de un millar de personas con experiencia en las obras. Un importante monumento localizado en la plaza de Francia en la punta del Casco Antiguo de la capital que mira la entrada del Pacífico del Canal conmemora la pionera epopeya francesa. Allí encontramos un obelisco coronado del gallo galo y los bustos de Ferdinand de Lesseps, Armand Reclus, Lucien N. Bonaparte Wyse, Pedro J. Sosa y Leon Boyer.

Los políticos y diplomáticos trabajaron de nuevo arduamente. En 1903 el secretario de Estado John M. Hay y Tomás Herrán, ministro colombiano en Washington, firmaron un tratado que aprobó el Senado de Estados Unidos pero que rechazó el de Colombia. Se organizó una revolución en el istmo que separó el territorio creando la República de Panamá la cual se aprestó a concertar pocos días después de reconocida como nuevo Estado de la comunidad internacional, el tratado llamado Convención del Canal Ístmico, firmado por el ingeniero francés Philippe Bunau-Varilla, nombrado ministro panameño en Washington y el secretario John M. Hay. Todo fue resultado del propósito del presidente Teodoro Roosevelt inspirado en la obra del estratega naval e historiador estadounidense en boga Alfred Thayer Mann y también de la gran labor que Bunau-Varilla y William Nelson Cromwell, prominente abogado de Nueva York, llevaron a cabo durante más de un año ante las fuerzas vivas y las autoridades

Monumento a los constructores franceses del Canal en la ciudad de Panamá.

Cementerio francés en Paraíso.





de Estados Unidos en muchas ciudades de ese país. Fue también resultado de la acción de una mayoría de istmeños bajo el liderazgo de los miembros de la primera Junta Provisional de Gobierno compuesta por José Agustín Arango Remón, Federico Boyd López y Tomás Arias Ávila, que deseaban vehementemente la construcción del canal interoceánico en su territorio.

Aunque los trabajos del Canal fueron reanudados por los estadounidenses el 12 de noviembre de 1904, la desorganización fue tal que el 1° de abril de 1905 el presidente Roosevelt nombra otra Isthmian Canal Commission (Comisión del Canal Ístmico). Roosevelt llegó a Panamá el 14 de noviembre de 1906 para inspeccionar las obras del canal, que fue registrada como la primera visita al extranjero de un presidente estadounidense en ejercicio de su cargo. En adelante los trabajos se llevaron bajo una estricta organización militar al mando del Cuerpo de Ingenieros del Ejército. Roosevelt nombró una tercera Isthmian Canal Commission el 1° de abril de 1907 y después de dos ingenieros jefes civiles, John Findley Wallace y John Frank Stevens, que renunciaron, se militarizó plenamente el proyecto al nombrar al teniente coronel George W. Goethals presidente de la Comisión del Canal Ístmico y del Ferrocarril de Panamá e ingeniero jefe desde el 8 de enero de 1908, responsable sólo ante el secretario de Guerra y el presidente de Estados Unidos. El 29 de enero de 1914 Goethals también fue nombrado gobernador de la Zona del Canal hasta 1917, principal autoridad extranjera en el istmo, el primero de una serie de diecisiete gobernadores estadounidenses que estuvieron hasta

Los trabajos se llevaron bajo una estricta organización militar al mando del Cuerpo de Ingenieros del Ejército.





Cámara baja de las esclusas, 1911.

Construcción de esclusas del Canal a principios del siglo XX.

Esclusas de Gatún.





Vista general de las esclusas de Gatún incluyendo el muro central, 1913.

La mano de obra empleada en los trabajos de construcción del canal interoceánico se elevó rápidamente en los siguientes diez años y pasó de tres mil quinientos hombres en noviembre de 1904 a diecinueve mil quinientos empleados en promedio al año siguiente.

1979. Fue él quien imprimió una férrea disciplina a todos los participantes en la obra y una dinámica imparable. El comandante ingeniero David du Boise Gaillard se hizo cargo de la parte más difícil de los trabajos en su sección central con las mayores colinas como el Cerro de Oro de ciento setenta y siete metros de altitud, además de las esclusas de Gatún y Pedro Miguel. Goethals y Gaillard han merecido monumentos conmemorativos de su hazaña.

La mano de obra empleada en los trabajos de construcción del canal interoceánico se elevó rápidamente en los siguientes diez años y pasó de tres mil quinientos hombres en noviembre de 1904 a diecinueve mil quinientos empleados en promedio al año siguiente. El reclutamiento de trabajadores se intensificó: ya en 1906, con 26.547 hombres se ha superado el más alto promedio registrado en la época del canal francés. Siguió ascendente la curva del empleo. Observamos aumentos anuales sistemáticos hasta alcanzar cifras comprendidas entre cincuenta mil y cincuenta y seis mil hombres promedio anual de 1910 a 1913, año de máximo empleo con 56.654 trabajadores, para descender paulatinamente hasta 20,673 en 1920 cuando todavía se trabaja para solucionar los problemas de derrumbes en las empinadas laderas de los cortes Culebra, Cucaracha y Obispo. La planilla de trabajadores cayó drásticamente a 14.389 hombres en 1921 para después estabilizarse alrededor de los diez a doce mil. De los más de sesenta mil trabajadores extranjeros importados durante diez años para las obras del Canal, aproximadamente un tercio son blancos y dos tercios negros o asimilados como tales. Excluyendo a Estados Unidos como país extranjero prestador de mano de obra, el suministro de trabajadores registrados es muy localizado geográficamente: de la isla de Barbados vinieron 19.900 personas, el 44,1% y de las islas francesas, Martinica y Guadalupe 7.595 hombres, o sea 16,9%. Así, las islas del Caribe de poblamiento negro aportaron 68.5% de estos trabajadores. Europa envió 11.873



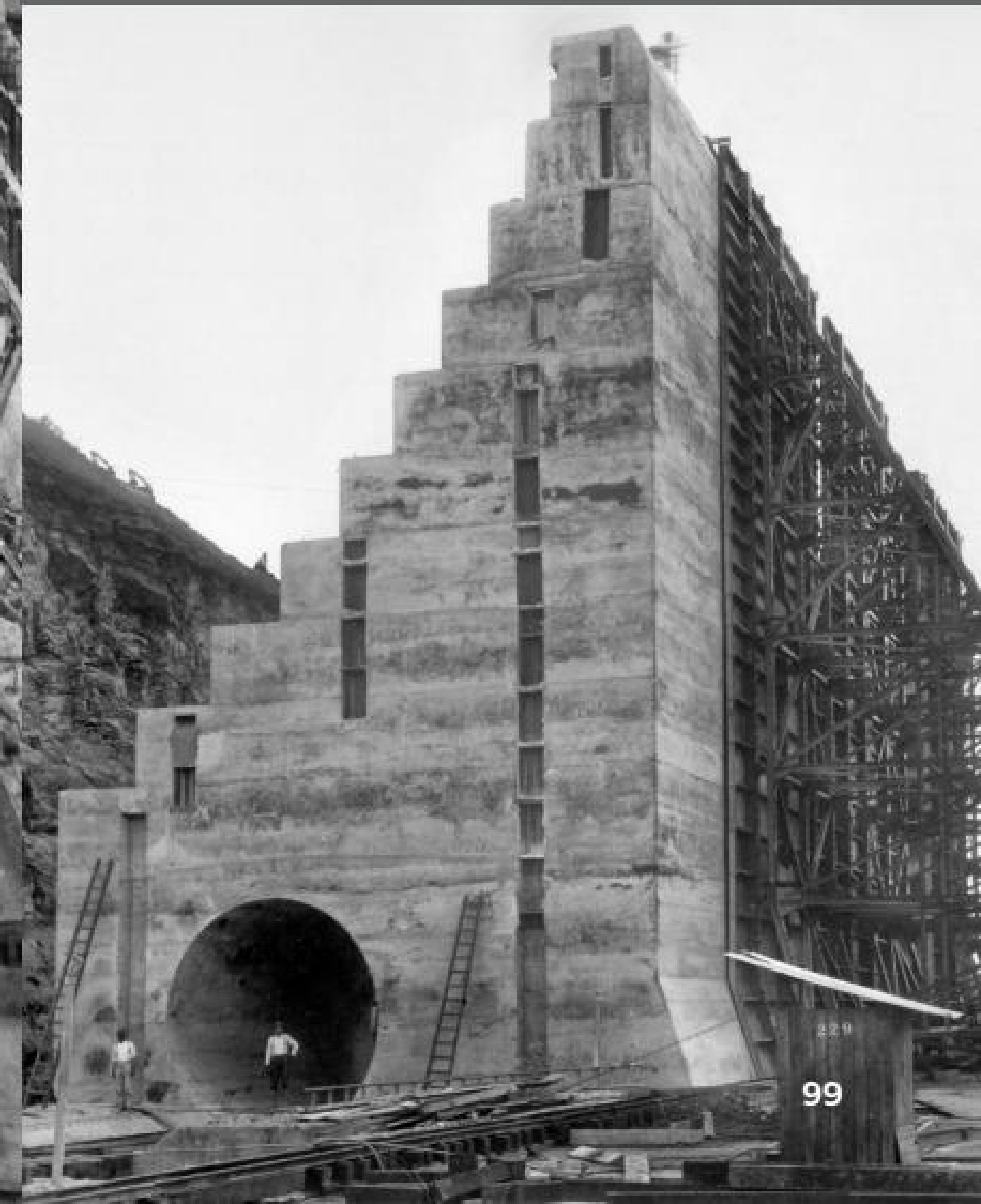
Voladura del dique para crear el lago Miraflores en 1913.



Coronel George Goethals, Miraflores.

Corte Culebra, 1912.

Primera pared lateral de una esclusa, 1910.



6.603 trabajadores contratados por las autoridades estadounidenses fallecieron en Panamá entre 1904 y 1914. Habría que añadir aquellos, sin duda numerosos, que murieron fuera ya de su planilla y hasta de la Zona del Canal.

hombres, es decir el 26,3%, de los cuales 8.298 eran de España, en su mayoría del norte, de Galicia y el país vasco, y 1.941 de Italia, además de otros dos mil hombres aproximadamente que llegaron en 1910 extraoficialmente sin contrato. Se agregaron cerca de quince mil estadounidenses que participaron directamente en la construcción, además de algunos centenares de panameños, relativamente pocos. En su inmensa mayoría estos trabajadores fueron hombres, pero hubo mujeres sobre todo para prestar servicios en oficinas, escuelas, hospitales y centros de salud y para ejercer oficios domésticos. Al final, 6.603 trabajadores contratados por las autoridades estadounidenses fallecieron en Panamá entre 1904 y 1914. Habría que añadir aquellos, sin duda numerosos, que murieron fuera ya de su planilla y hasta de la Zona del Canal. En Cárdenas en el sector del Pacífico hay otro cementerio histórico para veteranos estadounidenses de principios del siglo XX. Aunque los dos primeros años caían por la malaria y la fiebre amarilla, los trabajadores negros cayeron mortalmente como víctimas a menudo finalmente de la pulmonía y la tuberculosis, además, naturalmente, de los accidentes frecuentes. Se sostiene que cerca de doscientos mil afroantillanos vinieron a Panamá a trabajar en algún momento en un siglo, de 1850 a 1950, principalmente en las obras del Canal –1882-1920–, cifra relativamente colosal para un país poco poblado. La mayoría de los obreros llegó a Panamá por unos meses o pocos años y los sobrevivientes regresaron a Estados Unidos o los afroantillanos a sus islas; muchos europeos también lo hicieron, de modo tal que la rotación de trabajadores fue muy grande. Algunos trajeron a sus familias y de estos no pocos permanecieron en el istmo al terminarse los trabajos.





Cementerio de Gatún.

Duques de York, visitantes ilustres del Canal. 1927.

Goethals en el dique de Gamboa, 1913.

